

Saab 9-5 SportCombi US-spec 2005–10

NEVS-brevet torsdag 14 februari

1. Här är bilarna som flest svenskar köper

2. Svensken som vunnit TVÅ nya Tesla Roadster

3. Provkörning: Ford GT (2019)

4. SCG Boot håller bara bättre. Här är den nya fyra dörrversionen!

5. Ryskbyggda Sherp ATV tar sig fram precis överallt

6. Provkörning av BAC Mono

7. Från koncept till bil: Mercedes SLK

8. Volvo lastbilar system 8

9. Grattis Chrysler Valiant!

1. Kartläggning: Här är bilarna som flest svenskar köper

Publicerad 8 feb 2019 15:53

Volvo dominerade nyregistreringsstatistiken 2018. Men om vi räknar bort alla bilar som ägs av företag blir bilden av svenskarnas fordonsflotta en annan. I själva verket är det bara en bråkdel av de dyrare bilarna – däribland Volvo V90, BMW:s 5-serie och Audi A6 – som ägs av privatpersoner. I topp ligger då i stället en betydligt folkligare modell.



Volvo S90 och V90 är Sveriges mest sålda bil.
Men inte om man räknar bort alla bilar som köps av företag.

Sverige är ett Volvo-land, utan tvekan. År efter år säljer den svenska biltillverkaren fler bilar än någon annan och oftast är det någon av Volvos modeller som sålt bäst när ett avverkat år summeras.

Under 2018 var det Volvos modeller S90 och V90, som klumpas ihop till en enhet då det är samma bil men med olika karossform, som drog det längsta strået med 24 346 registreringar i Sverige. En bra bit bakom hamnade Volkswagen Golf på andra plats med 17 095 registreringar och Volvo S60 samt V60 (som även de klumpas ihop) med 16 412 registreringar.

Men hur ser topplistan i Sverige ut om vi rensar bort alla nybilsregistreringar som gjorts på juridiska personer, det vill säga bilar som under fjolåret registrerades på företag, verksamheter eller organisationer. Till juridisk person hör inte enskilda firmor eller enskilda näringsidkare då de faller under benämningen fysisk person (privatperson).

LÄS MER: [Experten: Här är de 15 bästa familjebilarna]



Samma gäller för BMW:s 5-serie.
Bara en bråkdel av bilarna som rullar på svenska vägar ägs av privatpersoner.

Volkswagen Golf den riktiga storsäljaren

Plötsligt ser vi att Volkswagen Golf var Sveriges mest sålda bil under 2018 – till privatpersoner. Volkswagen-modeller hittar vi även på plats två och fyra, och däremellan hittar vi en Volvo-modell. Sett till antalet är det alltså fortfarande Volvo- och Volkswagen-dominans. Men det finns ytterligare en aspekt att hugga in i och som nog får ses som än mer intressant…

Tittar vi i stället på hur stor andel privatpersoner som köper en viss bilmodell ser vi att Volvo ligger rätt risigt på det. Det beror framför allt på att Volvo till största del bara har större och dyrare modeller att erbjuda bilköparna. Undantagen är V40 som är en mindre modell men som ändå har ett relativt högt instegspris.

Sett ur detta perspektiv ligger Volkswagen bättre till än Volvo. Exempelvis Golf har ett lägre instegspris än Volvo V40 och samtidigt större valmöjligheter som tilltalar en större skara, och inte minst har Volkswagen mindre modeller som Polo som ytterligare sänker påverkan på bilköparnas plånböcker.

Dessutom är Volkswagen, och dess koncernmärken, relativt aggressiva i sina privatleasingskampanjer som så klart lockar en större skara privatköpare. Det finns andra märken som också har bra privatleasingserbjudanden, exempelvis Peugeot, men volymerna är mindre.



Det gäller även Audi A6.



Räknar man bort bilarna som säljs till företag
är det Volkswagen Golf som är Sveriges mest sålda bil, inte Volvo S90/V90.

Få BMW 5-serie och Audi A6 ägs av privatpersoner

Ta nu en rejäl titt i tabellen nedan och titta framför allt på kolumnen längst ut till höger där andelen privatköpare listas. Där ser vi tydligt att det är småbilarna som dominerar med Peugeot 2008 i topp med en privatandel på drygt 80 procent.

Det vi tar med oss, om vi måste välja en grej efter att ha granskat listan nedan som vi har tagit fram genom att sammanställa statistik från Bil Sweden, är att av de Audi A6, BMW 5-serie och Volvo S90 samt V90 som vi ser rulla på vägarna är det väldigt få som är privatägda.

A6 har med 7,9 procent lägst privatägarandel av samtliga bilar i listan. 5-serie är inte mycket bättre med 8,5 procent och S90/V90 når bara aningen högre upp med 10,6 procent. Trion får se sig brädade av Mercedes E-klass som når upp till 18,7 procent.

Inte ens ovan nämnda bilmodellers mindre syskon – Audi A4, BMW 3-serie, Mercedes C-klass och Volvo S60/V60 – kan skryta med att de är speciellt mycket bättre.

Totalt sett, av alla nya bilar i Sverige under 2018, registrerades 34,3 procent till privatpersoner, drygt tre procentenheter lägre andel än året innan.

Här är bilarna som flest privatpersoner köper

#	Bilmodell	Sålda totalt (st)	Sålda till privatperson (st)	Andel till privatperson (%)
1	Volkswagen Golf	17 095	5 912	34,6
2	Volkswagen Tiguan	9 821	4 342	44,2
3	Volvo XC60	13 293	3 597	27,1
4	Volkswagen Polo	4 590	3 379	73,6

5	Nissan Qashqai	6 344	2 928	46,2
6	Volvo S60/V60	16 412	2 774	16,9
7	Toyota Yaris	5 274	2 771	52,5
8	Kia Ceed	4 792	2 577	53,8
9	Volvo S90/V90	24 346	2 574	10,6
10	Kia Niro	5 405	2 479	45,9
11	Renault Clio	4 766	2 477	52,0
12	Toyota Auris	5 387	2 446	45,4
13	Toyota C-HR	4 074	2 387	58,6
14	Skoda Fabia	4 081	2 378	58,3
15	Volkswagen Passat	13 650	2 315	17,0
16	Volvo XC40	6 175	2 096	33,9
17	Peugeot 3008	3 178	1 979	62,3
18	Volvo V40	7 151	1 918	26,8
19	Peugeot 2008	2 020	1 622	80,3
20	Toyota RAV4	3 613	1 555	43,0
21	Renault Captur	2 902	1 479	51,0
22	Skoda Octavia	5 348	1 455	27,2
23	Audi A3	2 678	1 389	51,9
24	Dacia Duster	2 608	1 331	51,0
25	Seat Leon	2 678	1 307	48,8
26	Volkswagen T-Roc	2 752	1 287	46,8
27	Kia Rio	1 814	1 225	67,5
28	Mercedes A-klass	2 925	1 137	38,9
29	Kia Sportage	1 985	1 129	56,9
30	Subaru XV	1 695	1 121	66,1
31	Mazda CX-3	1 550	1 089	70,3
32	Peugeot 208	1 789	1 089	60,9
33	Skoda Karoq	1 939	1 057	54,5
34	Kia Picanto	1 877	1 029	54,8
35	Mazda CX-5	1 689	1 017	60,2
36	BMW 1-serie	2 310	1 007	43,6
37	Ford Focus	2 415	1 005	41,6
38	Subaru Outback	1 864	998	53,5

39	Mercedes E-klass	5 302	989	18,7
40	Seat Arona	1 555	985	63,3
41	Kia Stonic	1 535	981	63,9
42	Seat Ibiza	1 207	948	78,5
43	Ford Fiesta	1 852	947	51,1
44	Skoda Kodiaq	2 691	915	34,0
45	Citroën C3	1 676	904	53,9
46	Nissan Leaf	1 831	902	49,3
47	Peugeot 308	1 799	880	48,9
48	Peugeot 5008	1 393	692	49,7
49	Mercedes GLC	3 177	673	21,2
50	Nissan X-Trail	1 051	672	63,9
51	Mini 3d/5d	1 647	670	40,7
52	BMW 3-serie	4 452	664	14,9
53	Skoda Superb	2 783	657	23,6
54	Dacia Sandero	935	651	69,6
55	Mazda 3	1 089	632	58,0
56	Audi A1	980	621	63,4
57	Toyota Aygo	930	579	62,3
58	Mercedes C-klass	3 099	572	18,5
59	Ford Kuga	1 761	550	31,2
60	Suzuki Vitara	972	545	56,1
61	Renault Zoe	1 663	543	32,7
62	Suzuki Swift	888	518	58,3
63	Honda Civic	1 220	495	40,6
64	Audi Q5	1 928	492	25,5
65	Seat Ateca	1 050	477	45,4
66	Audi Q2	1 276	477	37,4
67	Volvo XC90	2 559	470	18,4
68	Subaru Forester	879	465	52,9
69	Audi A4	3 465	460	13,3
70	Opel Astra	1 614	457	28,3
71	Toyota Avensis	1 084	451	41,6
72	Kia Optima	3 448	447	13,0

73	BMW 5-serie	5 016	428	8,5
74	Renault Kadjar	1 212	426	35,1
75	Kia Soul	710	420	59,2
76	Mercedes CLA	1 490	414	27,8
77	Mitsubishi Outlander	3 247	413	12,7
78	Hyundai i20	728	407	55,9
79	Opel Insignia	1 450	397	27,4
80	Honda HR-V	747	372	49,8
81	Audi A6	4 561	360	7,9
82	Hyundai Tucson	863	353	40,9
83	Citroën C4 Cactus	983	346	35,2
84	Hyundai i30	1 070	345	32,2
85	Fiat 500	962	341	35,4
86	Opel Corsa	1 438	326	22,7
87	Renault Mégane	1 320	324	24,5
88	Honda CR-V	769	323	42,0
89	Audi Q3	534	319	59,7
90	Porsche 911	429	310	72,3
91	Dacia Logan	418	285	68,2
92	Citroën C3 Aircross	690	281	40,7
93	BMW X1	1 312	275	21,0
94	Mitsubishi ASX	426	275	64,6
95	Ford Mustang	551	274	49,7
96	Volkswagen Touran	586	273	46,6
97	Nissan Juke	661	272	41,1
98	Ford EcoSport	671	262	39,0
99	Mitsubishi Eclipse	557	251	45,1
100	BMW X3	1 731	247	14,3



RECHARGE

2. Svensken som vunnit TVÅ nya Tesla Roadster

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-10, 10:14

…nu riskerar han miljoner i vinstskatt



Tesla har nyligen lagt ned det så kallade referralprogrammet. Det gick ut på att alla Teslaägare fick en kod, och om den koden användes när någon annan beställde sin Tesla kunde köparen få rabatt eller gratis snabbladdning, och ägaren kunde få prylar eller fälgar från Tesla i utbyte.

Men i den sista omgången innan programmet lades ned slog Tesla på stort. Högsta vinsten blev plötsligt nya Tesla Roadster, superelbilen som ska klara 0–60 mph (96 km/h) på hysteriska 1,9 sekunder. Räckvidden ska ligga på 100 mil (om föraren kan hålla sig borta från accelerations-repor).

Danni Efraim har synts i svenska Teslakretsar i många år och är bland annat flitig skribent på Teslaklubbens forum och i våra kommentarsfält. Han kör idag en Tesla Model X P100D och lyckades få över 100 "referrals" i sista omgången.

Tack vare det belönas han nu med inte mindre än *två* Tesla Roadster Founder's Series. Totalt är det ett 30-tal personer i världen som vunnit två Tesla Roadster, varav två svenskar och en av dem är Danni.

"Jag har knappt hunnit fatta det själv. Men det är helt och hållet tack vare mina trogna användare och läsare på sajten Teslakalkylen som jag lanserade i höstas. Uppenbarligen har många uppskattat sidan, och därför valt att uppge mig som referral när de köpt sina Teslor", säger Danni Efraim till Recharge.

Åtminstone en av bilarna ska säljas, och eventuellt blir han tvungen att sälja båda två. Vinstskatten kan nämligen bli brutal.



Danni Efraim är Teslaentusiast och har vunnit inte mindre än två nya Tesla Roadster.

• **Hur mycket vinstskatt kommer du behöva betala?**

"Jag kommer behöva konsultera en skattejurist för att hitta bästa upplägget, och se om jag har råd att behålla någon av bilarna utan att få den utmätt av fogden direkt. Men som det ser ut just nu är det ungefär 2,9 miljoner i inkomstskatt och 1,5 miljoner i arbetsgivaravgift som ska betalas, om bilarnas värde är 2,5 miljoner styck, vilket säger en del om hur olönt det är att vinna den här typen av tävlingar i Sverige."

"Om Stefan Löfven håller sitt löfte och avskaffar värnskatten blir det 250.000 kronor mindre i skatt bara där. Även om beslutet landar i att sälja bägge bilarna tänker jag först ta en av dem på en turné runt landet och visa upp den för andra Teslaentusiaster på olika träffar."

• **Du kör redan nu en Model X P100D som är imponerande snabb. Hur mycket "värre" tror du Tesla Roadster kommer kännas?**

"Accelerationen i Roadster kommer vara fullkomligt sinnessjuk, och jag tror det kommer märkas väldigt stor skillnad. Dessutom är det ju mer än acceleration som kommer skilja. Jag körde nyligen Tesla Model 3 Performance, och även om den accelererar långsammare än min Model X är den hundra gånger roligare att köra. Jag tror Roadster kommer vara tusen gånger roligare att köra, om Model 3 är något att gå efter!"

Så funkade referralprogrammet

Referralprogrammet, som nu är avslutat, innebar att alla befintliga Teslaägare hade en kod. Om den koden användes vid beställning av en ny Tesla kunde köparen till exempel få 10.000 kronor i rabatt på bilens pris eller fri Superchargerladdning.

I gengäld kunde ägaren vars kod användes få prylar eller fälgar från Tesla.

Tesla Roadster är kvickast i världen och klarar 100 mil på en laddning

6 snabba bilar som utklassas av nya Tesla Roadster



Erik Söderholm

ViBilägare

3. Provkörning: Ford GT (2019)

Publicerad 2019-02-10 10:00



Text Anders Helgesson

Du måste ansöka om att få köpa den, du måste köra den regelbundet och du får inte sälja den. Låter det rimligt? För den som vill få möjligheten att lägga vantarna på Ford GT är det verkligheten.



Slank och styggt snygg, inte sant? Fälgarna på det här exemplaret är i kolfiber. Det sparar ett kilo per hjul fram och två kilo per bakhjul. Skulle en strålkastare förolyckas kostar en ny 10 000 – pund.

Femkommafem miljoner kronor. En svindlande summa pengar. Kalla den drömbil, onödig leksak eller ett hån mot oss vanliga dödliga, men – handen på hjärtat – skulle inte ditt ekonomiskt oberoende alter ego gärna se sig själv i din drömbil?

Även om bankboken medger ett uttag på 5,5 miljoner kronor är det långt ifrån säkert att det blir en Ford GT på uppfarten.

Sedan produktionsstarten 2016 har en stab på drygt 60 personer tillverkat 250 GT per år i Fords Markham-fabrik, Kanada. Planen var två års produktion men med över 6 500 förfrågningar har Ford utökat produktionen ytterligare två år. Vad är det då de totalat 1 000 lyckliga köparna får för pengarna?

Luftslitsar från framhjulen gör att grus och smuts blästrar karossen. Trots skyddande plastfilm har pressbilens dörrar lackerats om två gånger ...



Instrumentpanel i kolfiber och en bärande del av konstruktionen.
Ljusomkopplaren till vänster om ratten är från Focus, så även växelväljaren.

AJ SOM ...! GT går på knock direkt. Dörren öppnar snett uppåt men den extremt breda dörrtröskeln i kombination med snäv instegsvinkel gör att jag kolliderar med den karmlösa sidorutan. GT är helt byggd av kolfiber. ”Badkaret” (monocoquen) som är bilens bärande struktur har formgivits för bästa möjliga aerodynamik, trots att GT är två meter bred sitter jag axel mot axel med medpassageraren. Den fast monterade stolen är riktigt resonabel. För att hitta rätt körställning är pedalställ och ratt justerbara. Rattens justermån är begränsad och skymmer effektivt hastighetsmätaren och en stor del av varvräknaren. Allt från blinkers till helljus sköts med knappar runt rattcentrum. Högst irrelevanta funktioner när bilen används till bankörning, men förvirrande i andra trafiksituationer. Det elektroniska gränssnittet är Sync3 men klimatanläggningen sköts inte via pekskärm utan vred av aluminium. Förvaringsmöjligheterna i kupén är obefintliga men mugghållare finns.

Ett tryck på startknappen och sex cylindrar i V-formation väcker 655 hästkrafter till liv. Motorn har sitt ursprung i pickupen F150, cirka 60 procent av komponenterna är oförändrade. Det innebär att en vanlig service i princip kan göras av vilken Fordverkstad som helst.

Växelväljaren till ”D” och den sjuväxlade dubbelkopplingslådan från Getrag trycker i växeln, en tydlighet som lever kvar genom hela hastighetsregistret. Det är uppenbart att GT hör hemma på racerbanorna. Ett exempel är den justerbara fjädringen som rent våldsamt kan höja eller sänka bilen med fem centimeter beroende på användning. Det finns ett komfortläge, men gissningsvis är knappen ironiskt menad. Bilen har däck som en varm sommardag är klistrigare än Karlsson, en höstdag som denna kräver de respekt. Lyckligtvis går styrkänslan utanpå det mesta, även om GT tar ordet spårkänslig till nya nivåer.



Torrsumpssmörjning. Tanken till motoroljan rymmer 14,7 liter.

"V6:an vilar bara några decimeter bakom föraren, ljudet är ständigt närvarande. Ett hårt mekaniskt ljud av frustande turboaggregat och sex cylindrar som aldrig riktigt verkar sjunga i samma tonart."

Ute på Autobahn kan de 655 hästkrafterna användas till fullo. Gasresponsen är utmärkt, men naturligtvis märks den kraftiga överladdningen. V6:an vilar bara några decimeter bakom föraren, ljudet är ständigt närvarande. Inte med den sonora elegansen hos en V12:a eller V8 utan ett hårt mekaniskt ljud av frustande turboaggregat och sex cylindrar som aldrig riktigt verkar sjunga i samma tonart. Obeskrivligt läckert i stundens hetta, outhärdligt i alla andra situationer. Det blir inte mer äkta än så här.

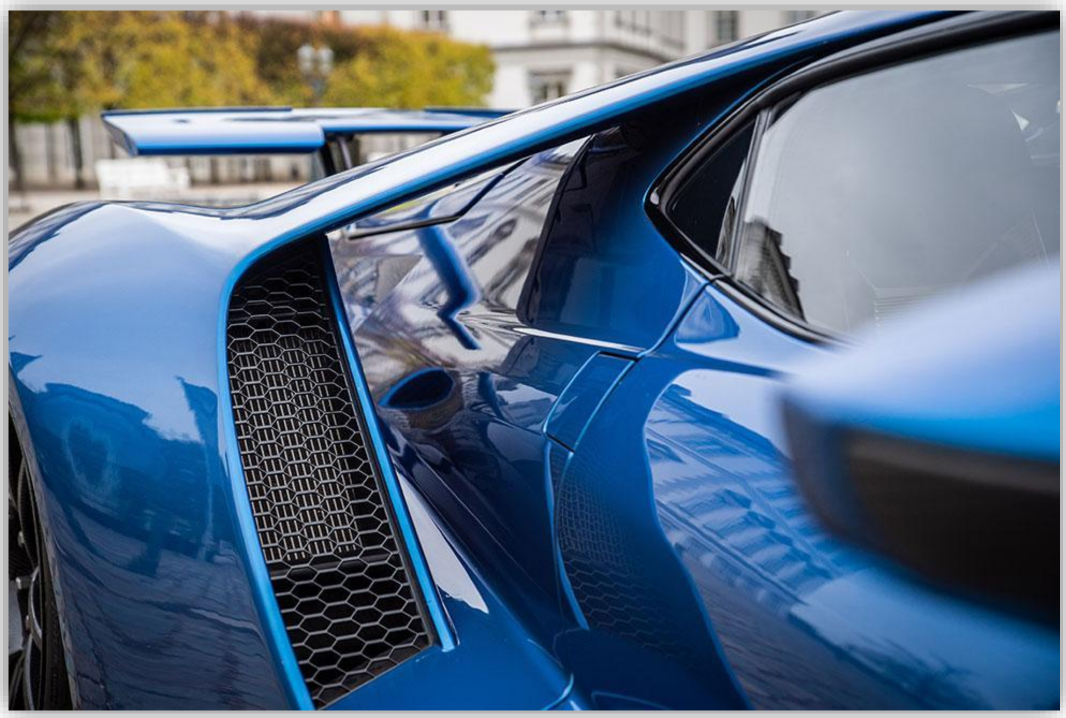
Att kliva ur kupén efter cirka 20 mils körning är vemodigt, men samtidigt något av en befrielse. GT är inte en superbil för vardagsbruk, den är obeveklig. Min hjärna känns som efter en volymintensiv konsert, men det har varit en upplevelse som torde sätta Woodstock 1969 på avbytarbänken.

Plus: Prestanda, historiskt arv, trolig värdestegring, formgivning.

Minus: Egentligen allt utom ovanstående.

Vad nytt? Extrem sportvagn för vägen. Utökad produktion.

För vem? Allt för få.



Extrem design gör att kupén på den två meter breda bilen blir smal.

Ford GT

Pris, från kr: Cirka 5 500 000.

Säljstart: Det går att anmäla sitt intresse. Sverige har än så länge fått fyra tilldelade bilar. Ford granskar ansökningarna och fördelar bilar till dem de anser vara lämpliga vårdnadshavare. Som köpare förbinder man sig att inte sälja bilen inom en stipulerad tidsrymd, detta för att förhindra kontraktshandel utanför Fords kontroll samt överpriser.

Mått, cm: L 478/B 200/H 106/111. Markfrigång 7/12.

Bagagevolym, l: 11,3.

Tjänstevikt, kg: 1 385.

Motor: Sexcylindrig bensin V6, dubbelturbo, 3 497 cm3. Max effekt 655 hk vid 6 250 v/min. Max vridmoment 746 Nm vid 5 900 v/min.

Kraftöverföring: Mittmotor, bakhjulsdrift. 7-växlad automatlåda av dubbelkopplingstyp.

Prestanda: Toppfart: 347 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim under 3 s.

Deklarerad förbrukning: Ingen uppgift. Enligt färddator 15,7 l/100 km. CO_2-utsläpp: Ingen uppgift. Räkna med en generös skopa malus.

Konkurrenter: McLaren Senna (V8 T, 800 hk), Lamborghini Aventador SVJ (V12, 770 hk), Ferrari 488 Pista (V8 T, 720 hk), Porsche 911 GT2 RS (B6 T, 700 hk) med flera.

4. SCG Boot håller bara bättre. Här är den nya fyra dörrversionen!

Av News Desk

8 februari 2019

Scuderia Cameron Glickenhaus har släppt ut fler teaserbilder av Boot, dess moderna version av den berömda Steve McQueen Baja Boot, den här gången 2020 (2021 modellår) fyrdörr-form.



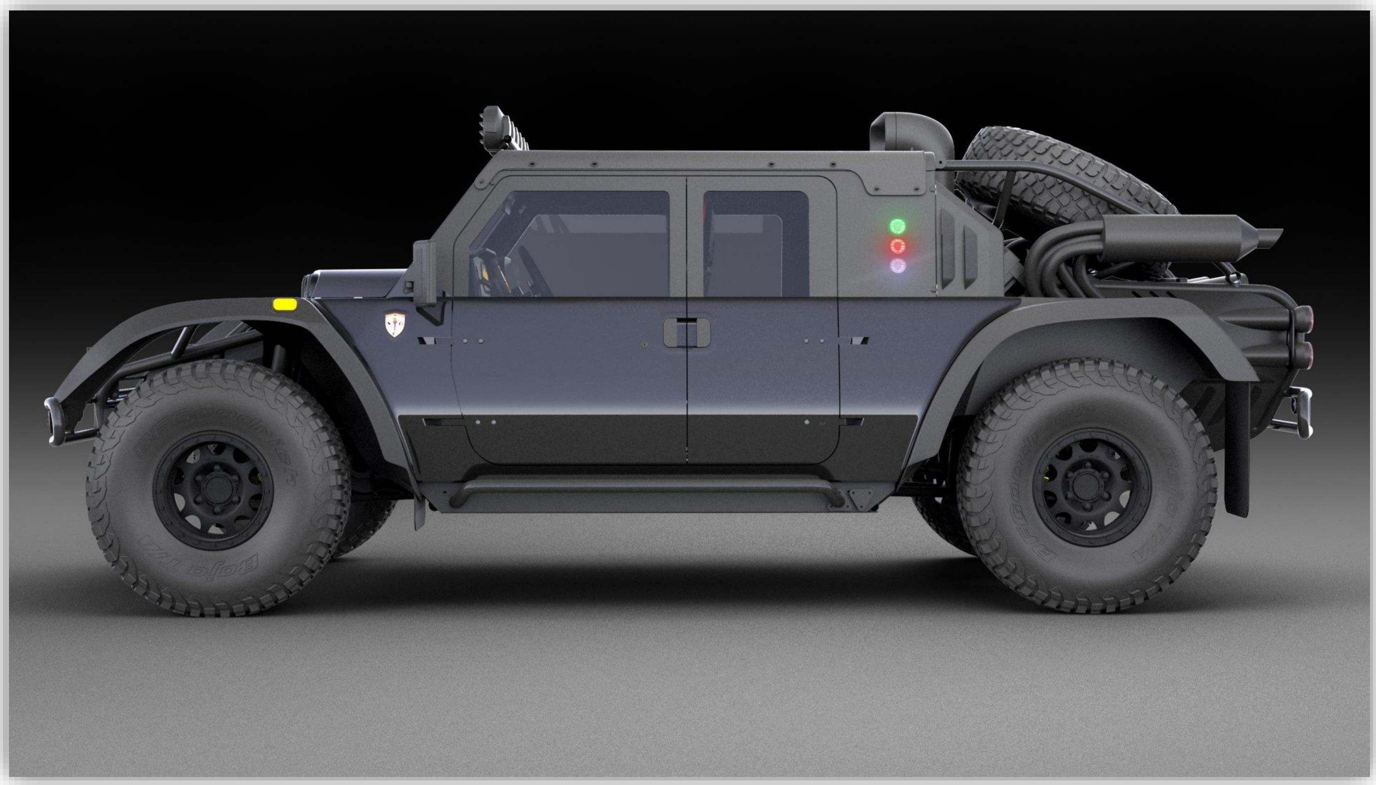
De fem 2019 tvådörrsstövlarna (fyra Road versioner och en road-legal Race versioner) är sålda nu, med flera av de 20 Boots planerade till 2020-produktionen säljs också. Den här nya fyrdörren kommer att sälja för 287 500 dollar, men SCG tillägger att det finns ett alternativ till en 6-plåtsladdningsversion (som kan motstå M-16 / Kalashnikov-eld) kostar en extra $ 166 750. Jo, du vet aldrig ...

En snygg detalj är den unika sittplatsen, med de två framsätena placerade inombords för att ge utombordare baksäten obegränsad framsynthet och massor av benbotten. SCG säger att detta också minskar baksätesmotståndssjukdom eftersom baksätespassagerarna inte tittar på baksidan av nackstödets främre stolar. Fyrdörren drivs av den superchargerade 650hp Chevrolet 6,2-liters LT4 V8, och det finns fortfarande möjlighet att ta ett av det mycket begränsade antalet 202 Baja 1000 raceslots med SCG-laget. Alla 2019 slots säljs ut. I New York och omgivande områden beställs order via återförsäljare Manhattan Motor Cars, i Florida och South East-området de är via Ted Johnsons Milestone Motors och det finns andra återförsäljare som snart kommer att meddelas. Beställningar från någon annanstans kan tas direkt av SCG, med samma pris för alla.




SCG-BOOT


SCG-BOOT



5. Ryskbyggda Sherp ATV tar sig fram precis överallt

Av Pär Brandt, Publicerad 2016-02-10 08:50, uppdaterad 2018-01-09 10:24

Har du behov av att ta dig fram överallt? I terräng, över stock och sten, träskmarker och även isbelagda sjöar? Då är ryskbyggda Sherp ATV rätt fordon!



Den ryska Sherp ATV har ungefär så långt axelavstånd som behövs för att hjulen ska gå fritt från varandra i mitten. Överhängen är obefintliga och bilen sägs kunna klättra över hinder som är 70 centimeter höga. Hjulen vrids inte för att styra fordonet utan bromsas, ungefär som på en stridsvagn. Fordonet är bara 3,4 meter långt, ungefär som en Fiat 500.

Man stiger in i kupén genom en frontlucka och förutom plats för två personer finns det ett lastutrymme bak, alternativt ett baksäte för ytterligare två personer. Lastvikten anges till 1.000 kilo (med bibehållen flytförmåga). Motorn är en japansk turbodiesel på 1,5 liter och 44 hk, vilket räcker för en toppfart på 45 km/h.

De stora hjulen har ett patenterat system för reglerbart lufttryck och sänker man trycket kan Sherp ATV smyga fram med minimalt marktryck på alla typer av underlag. "Paddlarna" på däcken ger drivning även i vatten och fordonet är så lätt – 1.300 kilo – att luftvolymen ger flyt-kraft.

Användningsområdet är brett och som vi ser på filmen kan Sherp ATV ta sig fram över och genom istäckta sjöar. Den period på höst och vår då isen ligger i vägen för båtar men samtidigt inte bär fordon ovanpå är besvärlig. Enda sättet att ta sig fram är med svävare eller helikopter men här skulle alltså Sherp ATV kunna vara ett nytt alternativ. Rena drömmen för jägare och fiskare, men kanske även räddningstjänsten?

Priserna för Sherp ATV börjar vid 65.000 dollar. Tillvalslistan är inte lång men de 1,6 meter höga däcken är så stora att de rymmer en extra bränsletank på vardera 50 liter. Man kan även köpa till en släpvagn i samma utförande.



FILMER: https://youtu.be/TaGY1PXTAqs
https://youtu.be/KTJUMOzx_zE







Ken Block - årets snömonster i full fart



Extrema Combat Guard kan bli modern ersättare till Humvee



Ripsaw EV-2 är den coolaste terrängbilen från Howe & Howe Tech



Krigsjeepen Willys MB fyller 75 år – men den hette inte Jeep



Den moderna krigsjeepen – Oshkosh JLTV – är ett brutalt monster

6. Provkörning av BAC Mono

Hans Hedberg 10 februari 2019

Körglädje är något som oftast diskuteras bland Teknikens Världs testlag. Nu har vi kommit sanningen ett steg närmare. Vi har kört singelsitsaren BAC Mono som tar körglädjen ytterligare ett steg. Made by crazy engelsmän. Of course.



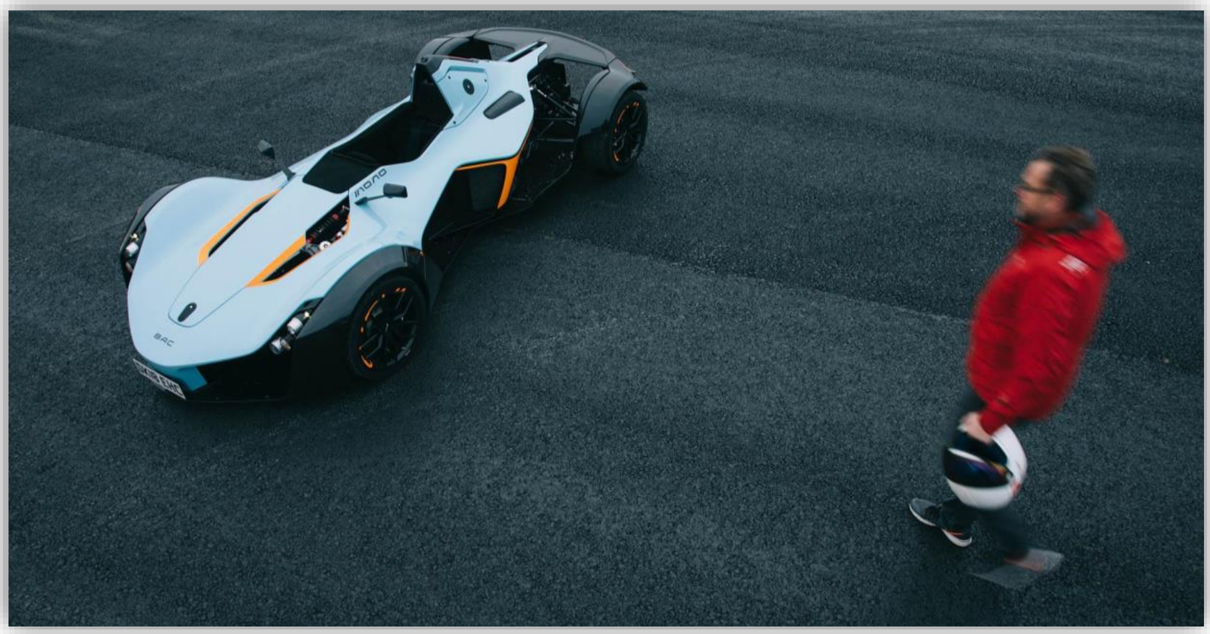
Glöm för en dag Hamilton, Vettel eller Verstappen. Klistra i stället ditt eget namn på bil och hjälm och ge dig ut på din favoritslinga, det kan vara allmän väg eller avlyst motorbana. Det viktigaste är att det är kurvigt, ju slingrigare desto bättre. Och du, glöm din kompis, make eller maka – någon mer än du själv ryms nämligen inte i brittiska sportbilen BAC Mono.

Bröderna Briggs, Neil och Ian, från Liverpooltrakten startade år 2009 sin firma BAC– Briggs Automotive Company. Målsättningen var att utveckla en renodlad körmaskin som inte liknande något annat. Med hjälp av nyrekryterad spetsad personalstyrka tillsammans med tajt samarbete med underleverantörspecialister som Cosworth, Hewland, Sachs, AP och Kumhodebuterade ”Mono” drygt två år senare.

Hurrarop och resultat lät inte vänta på sig, BAC Mono levererade på de flesta punkter som bröderna Briggs & Co satt upp. Men först nu går det att beställa BAC Mono för svenskt bruk, tack vare nystartade Johns Garage i Borås. Ägaren John Larsson kommer från en verklig bilfamilj, där farfar var med och grundade E.G. Larsson, känd VAG/Scania-handlare.

– Bilintresset är genuint och tidigare drev vi Porsche Center, men nu renodlar vi vår verksamhet till att syssla med personligt dedikerade bilköp och då är nya BAC Mono ”spot on”, berättar John Larsson när vi rullar ut den Gulf-blå Mono ur försäljningshallen.

Den bleka vintersolen letar sig tungt över granskogen och mörka skyar bådar inte gott. Än så länge några plusgrader i både luften och på marken. Att halka runt på blöta vägar med en specialutrustad BAC Mono för sisådär 2,5 miljoner kronor är det sista jag vill så jag stressar på vårt redan pressade tidsschema.



En formelbil för gatan. BAC Mono är brittisk galenskap när den är som allra bäst. We like!

John Larsson är nyligen hemkommen från ett track day-event på himmelska Circuit de Spa-Francorchamps och även när jag silar en del av hans säljarsnack så är den filtrerade sanningen att det är få bilar som ger sådana kickar som BAC Mono. John personligen har tidigare tävlat med Porsche 911 och är en duktig racechaufför, men tydligen ska Mono gå utanpå det mesta.

John är kortare än övertecknad och eftersom varje BAC Mono skräddarsys med bland annat formanpassat säte blir det till att trycka ner sig lite extra. Stolen är fast monterad, med möjlighet att justera pedalställ och ratt. Allt för att få en så perfekt körställning som möjligt. Det finns ”öppnare” sitt- och ryggdynor att beställa, om man skulle få för sig att låna ut sin Mono till mer bredaxlade och bredarslade typer än en själv.

Jag kliver över den näpna öppna karossen, placerar en fot på stolen och hasar ner på ett högst osnyggt sätt. Räknar med att in- och ursteg blir bättre ju mer man kör Mono. Selar på mig flerpunktsbältet och John monterar snap-on-ratten. Ratten liknar en kantig alcantaraklädd F1-kringla med vitala knappar inom tumavstånd och centralt monterad multiinfoskärm. Det enda som saknas nu är en startgrid och pole position. I stället ger jag mig ut på egen hand, extra fyndigt i och med att Mono är en singelsitsare, på kurviga vägar sydväst om Borås.

Kringelikrokarna är många och landskapet böljande. Att köra under dagtid minskar antalet arbetspendlare, landsvägarna är så gott som mina egna. Och Monos förstås. Maskinen bakom ryggen är en särpräglad historia. Rak fyrcylindrig sugmotor på 2,5 liter, ursprunget är Cosworth-Duratec, men BAC har justerat den efter allra bästa förmåga. Första modellversionerna hade 2,3-liters motor, den nya drivlinan har lite med den att göra. Maximal effekt är 305 hästkrafter, vridmomentet är 308 newtonmeter och med en torrvikt på 580 kg blir effektförhållandet det allra bästa – 5,25 hk/kg ger himmelska prestandaupplevelser. Även om den inofficiella tjänstevikten lägger på 100 kg extra.

Mono rör på sig ändå – rejält. Acceleration 0-100 km/h går på snabba 2,9 sekunder, toppfarten uppges till i sammanhanget rimliga 274 km/h. Rent teoretiskt borde Mono rulla på ännu snabbare, men den öppna karossen utan extra formelvingar ger inte tillräckligt med downforce. Sekventiell sexväxlad låda som tillåter att crossväxlas utan koppling ger ryggdunkar av bästa sort. För att spara på materialet – och av ren vana – fäller jag ändå ner den lilla kopplingspedalen inför varje kuggskifte. Motorkaraktären är fyllig och spetsig på samma gång, ljudkulissen lite skramlig och ingår i lättviktskonceptet i övrigt.



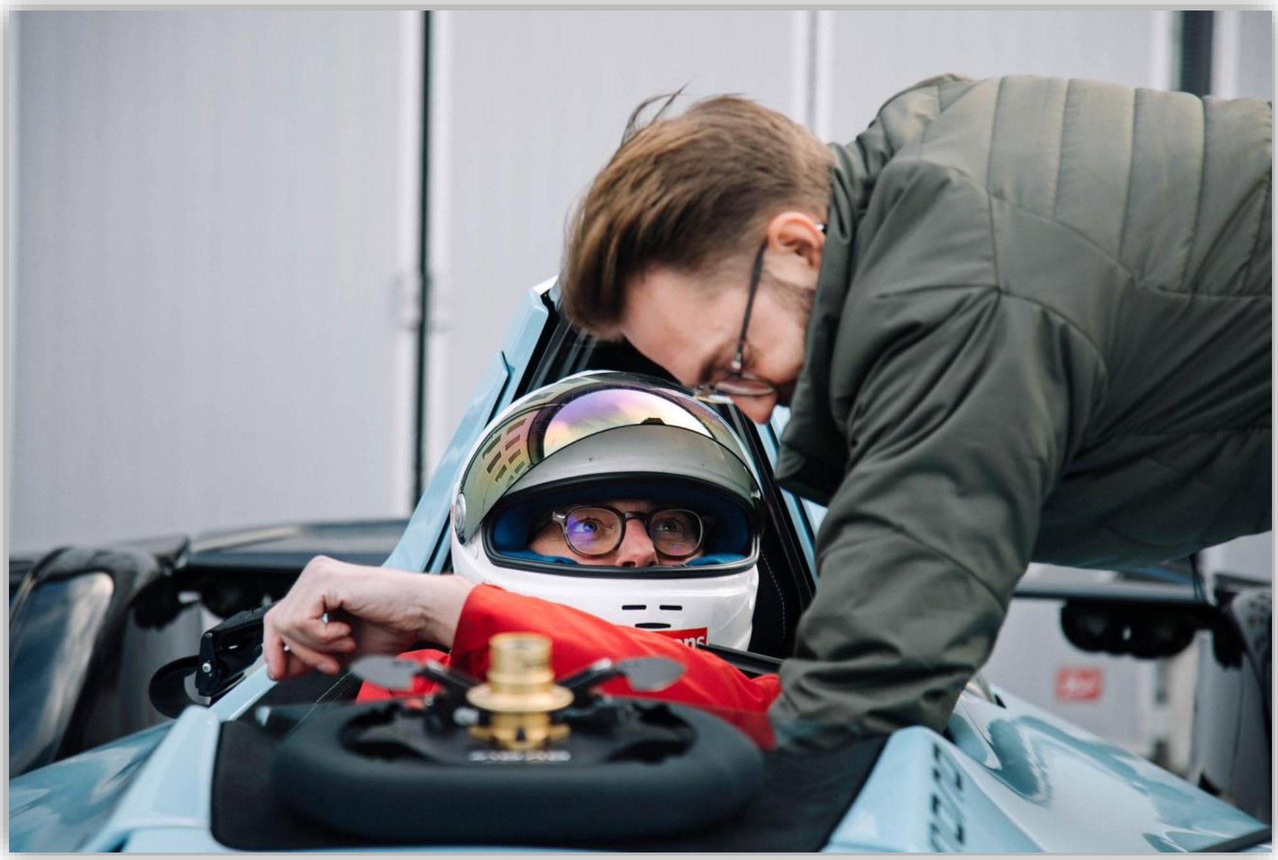
Sedd snett bakifrån syns formelbilschassit allra bäst.
Motorn ingår i den bärande strukturen.

Allt har minimerats för att få ner vikten. Över 4 000 r/min vaknar fyran till liv ordentligt, resten av körningen blir kriminellt rolig och snabbt olaglig. Önskar att jag också hade ett Spa att dundra fram på. Dagens första lätta snöflingor börjar dala ner florsockerliknande från den allt mörkare himlen. Jag kör in till kanten för att beskåda Mono i detalj. Kanske kan vädret samtidigt lätta.

Formen liknar ingenting annat, de värsta italienska sportvagnarna söder om Alperna inräknat. BAC Mono är en ensitsig formelbil med kaross som hjälpligt döljer ursprunget. Hjulställen ligger i princip öppna men grus- och vattensprut håller sig undan tack vare smart utformade täckande hjulhus och Mono är helbilsgodkänd inom EU med rätt krav på lyse, säkerhet och skydd. Men egentligen är det här så nära en F3-bil gjord för gat- och särskilt bankörning man kan komma. Sammansättningen är väldigt tilltalande och detaljutförandet på högsta nivå. Det märks att bröderna Briggs lagt ribban högt.

Målbilden för Briggs Automotive Company är att uppfylla internationella FIA-reglementet, de tyska DTM-bilarna låg bland annat som grund vid utvecklingen. Det innebär mycket kolfiberstruktur som vilar på ett stålrörschassi. Viktfördelningen är optimala 48/52 fram/bak, perfekt hos en formelbil som både ska gå att köra med hängslen och svångrem eller med det aktiva, femstegade tractionsystemet i helt öppet läge.

Förutom bröderna Ian och Neil, som basat över design respektive teknik, märks flera kända människor som ingår i BAC-ledningen. Bland annat Guy Harvey som tidigare designat bilar för både Renault och Mercedes, test- och formelföraren Oliver Webb som bland annat vann Le Mans Series-klassen 2014 samt styrelsemedlemmen Alexandre Gama som tidigare innehaft liknande positioner inom Volkswagen, Audi, Ford, Renault och Mitsubishi. Ett prominent gäng således. Radical, Ariel, Caterham, KTM och de allra hårigaste versionerna från Lotus är direkta konkurrenter till Mono.



John Larsson hjälper en ivrig men bredarslad Hans Hedberg att hitta rätt i sittbrunnen.
BAC Mono gör 0-100 km/h på 2,9 sekunder.

Uttrycket kollegor matchar dock temat bättre, jag tror nämligen att den som väljer en Mono även har fler körverktyg i sitt flerbilsgarage. Jämför med en walk-in-closet där det finns rätt kläder för alla tillfällen. BAC Mono är nämligen enastående i att förmedla precision och körglädje som inget annat. Inte ens det vassaste från McLaren eller Porsche kommer i närheten. Det görs nämligen inga gatlegala formelbilar.

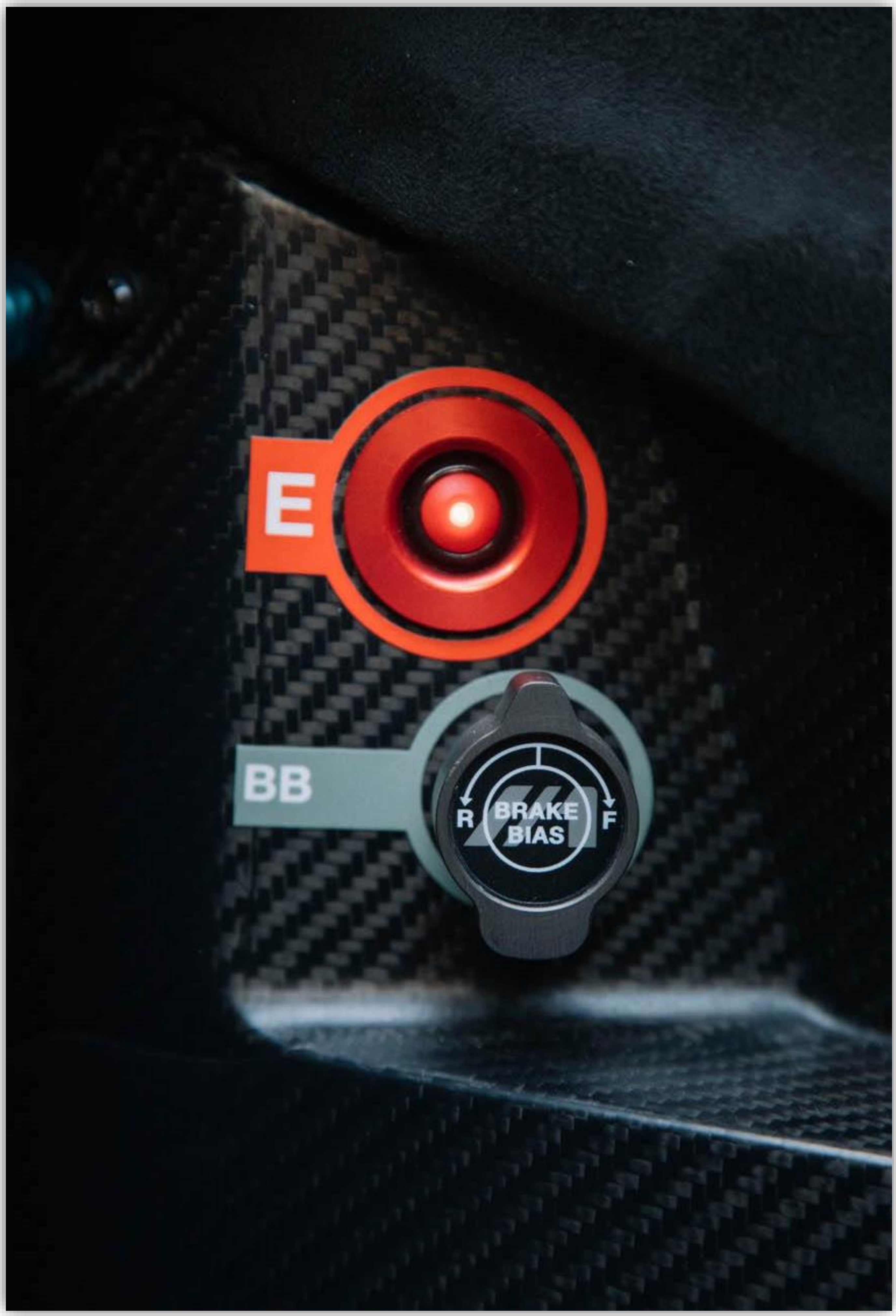
Ålar mig ner igen i Mono för en sista avslutande provtur. Snön singlar fortsatt ner från himlen, men vad gör väl det? Pressar på genom redan kända kurvkombinationer och det som bäst biter sig fast i minnesbanken är direktheten – nerven – hos styrning och chassi. Det räcker att förflytta blicken så riktar Mono in sig åt rätt håll. Snudd på magiskt. Förmodligen går det att köra med kontrollerad välbalanserad bakvagnssladd, så nätt uppfattas Mono genom hjulupphängningar och hjulfästen.

Bromsarna har ett fenomalt bett, men så är just provexemplaret utrustad med keramiska skivor med racebelägg. Den lätta Mono hejdas faktiskt snabbare än det mesta jag rattat. Även fälgarna är lättade jämfört med standard-Mono. Kolfiberhjulen är 23 procent lättare än original lättmetalldito, tillsammans med bromsutrustningen är det mycket ofjädrad vikt som skalats bort vilket ger än mer spets åt närvarokänslorna. Det enda rekommenderade R-däcket levereras i nuläget av Kumho men kommer under 2019 att kompletteras av fler gummival.

När oljor, däck och för att inte tala om föraren uppnått arbetstemperatur är Nirvana nära. Även om den där specifika ett-med-maskinen-känslan ändå inte infinner sig beroende på överstecknads orutin av BAC Mono och kommande (o)vädrets makter är det samstämmighet som gäller för hela slanten. Mono uppfattas väldigt lite som en bråkstake. Det är lätt att dribbla bort BAC Mono med snack om värde för pengarna, men eftersom det är du och ingen annan som ryms i glädjefarkosten nummer ett är det helt upp till dig att avgöra om du är värd Mono eller inte. Vare sig du har råd eller ej.



Sittbrunnen är rejält trång men säteskuddarna levereras mått-anpassade till sina Mono-ägare. Sexpunktsbälte och fullmatad rattkringla som på en F1-bil. Minimal vindskärm som väderskydd.



Ställbar bromsvåg för bromsverkan fram/bak gör Mono extra välbalanserad.



Detaljrikedomen är på högsta nivå. Lastutymme på 75 liter räcker till för en person.



Lätt snöfall och BAC Mono är en väldigt udda kombination.
Hans Hedberg ber högre makter om hjälp.



Bröderna Briggs, Neil och Ian, från Liverpooltrakten startade år 2009 sin firma BAC – Briggs Automotive Company.BAC Mono

BAC Mono

Pris

Cirka 2 200 000 kronor, säljs nu.

Motor

Bensin. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 13,0:1. Borrning/slag 89,0/100,0 mm, cylindervolym 2 488 cm3. Max effekt 305 hk (227 kW) vid 7 700 r/min, max vridmoment 308 Nm vid 6 000 r/min.

Kraftöverföring

Mittmotor, bakhjulsdrift. 6-växlad sekventiell manuell låda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring (ställbar) fram och bak, krängningshämmare fram och bak. Vertikala fjäderben med dubbla triangellänkar fram och bak.

Styrning

Vändcirkel 15,8 meter.

Bromsar

Ventilerade och borrade skivor fram och bak. Keramiska bromsar som tillval.

Hjul

Lättmetallfälg alt. kolfiber. Fälgbredd fram 7,5 tum, däck fram 205/40 R17, fälgbredd bak 8,5 tum, däck bak 245/40 R17.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 257, längd 395, bredd 180, höjd 111, spårvidd f/b 180/184. Markfrigång 10. Tjänstevikt 721 maxlast 79. Tank 35 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 75 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 2,9 s, toppfart 274 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC)
Blandad körning ca 0,67 l/mil. CO_2 ca. 112 g/km.

Garantier
Nybil 1 år. Skatt: 1 754 kronor per år de första tre åren, därefter 382 kronor per år.

3 frågor



John Larson
importör av BAC Mono och ägare av Johns Garage.

Nämn några fördelar med Mono!
– Körkänslan är något som slår det mesta, bilen har väldigt mycket mekaniskt grepp vilket gör den extremt underhållande att köra, som en stor och väldigt snabb gokart som man kan köra med kontrollerad ”drift” i nästan alla farter! Sen är Mono välbyggd och välkonstruerad med mycket hög kvalitet och detaljfinish vilket blir uppenbart när man ser och upplever bilen.

Hur ser service/garantiåtagandet ut?
– Vi kommer erbjuda service för BAC här i Borås via min samarbetspartner MB Motorsport som är en väldigt duktig bilverkstad med fokus på sportbilar, hjulinställningar med mera. Mattias som driver den firman har genomgått utbildningar på BAC för att kunna sköta och underhålla bilarna på den svenska marknaden.

Hur ser ni på utvecklingen av denna typ av försäljning i Sverige?
– Väldigt positivt! Som liten aktör är det lättare att vara flexibel och kunna anpassa erbjudandet för att passa kundönskemål. Oavsett hur stort utbud av bilar man har så är det svårt att ha exakt rätt bil för varje kund. Jag är själv väldigt noggrann när jag söker bil till mig själv, på samma sätt vet jag att det finns många kunder som väljer sin bil med omsorg och där vill jag hjälpa till!

Hans Hedberg

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Från koncept till bil: Mercedes SLK

Peter Klemensberger

10 februari 2019

En liten stjärna. Mercedes SLK var både historiebärare och trendsättare.



Mazda MX-5 rörde om i grytan 1989 och snart skulle fler märken erbjuda versioner på den bortglömda biltypen roadster. För Mercedes passade det som handsken. SL-serien hade debuterat under femtiotalet och nu var det hög tid för en instegsroadster.

Under ledning av Bruno Sacco togs flera förslag fram men 1993 valdes det som kom att bli SLKmed internkod R170. Även om det rörde sig om en modern form så fanns det kopplingar till historien. Bilen kom att ha fyrcylindrig motor och mäta 240 cm mellan hjulaxlarna, precis som hos 190 SL – instegsmodellen till klassiska 300 SL åren 1955-1963.

Formmässigt kopplade konceptet SLK I, som visades upp under salongen i Turin våren 1994 (se öppningsbild), bara historiskt via de två ”pucklarna” bakom sittbrunnen. De påminde om de på racerbilen 300 SLR från 1955. Redan till hösten och salongen i Paris kom en andra version av konceptet: SLK II. Då var pucklarna borta och ersatta av det som kom att bli modellen SLK:s signum och bilda skola: ett automatiskt hopfällbart plåttak.

Idén var inte ny men liksom biltypen roadster bortglömd och mest ihågkommen från femtiotalsjänkare och ett par Peugeotmodeller före det. Det uppdaterade konceptet var även mindre spartanskt än det tidigare som delvis var ”plåtren” inuti.

Två år senare kom SLK i produktion, men först efter en del justeringar. Strålkastarna rundades till, grillen krymptes och baklamporna fick en pyramidform som snart även dök upp hos C- och S-klass. Invändigt försvann lekfullheten och ersattes av tyskt förnuft.



1991 började arbetet med SLK – sportlich (sportig), leicht (lätt) och kurz (kompakt).

SLK:s utmanades främst av BMW Z3 och Porsche Boxster där den sistnämnda blev SLK:s test-motståndare i Teknikens Värld nummer 1/1997 – första gången märkena möttes i ett test. Det var bestämt nya tider då de båda slogs om samma kunder. SLK vann eftersom man fick ”mer bil för pengarna”. Första, och förmodligen enda, gången en Mercedes fått det omdömet i tid-ningen.

Modellbeteckningen SLK gick i graven 2016, tjugo år efter dess debut. Namnet skiftade till SLCför att påminna om kopplingen till C-klass.



Andra konceptet utan bulor och med fällbart tak visades under Parissalongen 1994.



Produktionsbilen och "förlagan" 190 SL , båda med samma axelavstånd

Historik

1991 Mercedes börjar skissa på SLK.
1994 Koncept visas upp på salongerna i Turin och Paris.
1996 SLK kommer i produktion.
2003 SLK blir donator till Chrysler Crossfire.
2004 En ny SLK, med interkod R171, debuterar.
2016 Modellbeteckningen SLK ersätts med SLC.



GALLERI
Mercedes SLC
50 bilder

8. Volvo lastbilar system 8

Jim Lundberg

Publicerad 2019-02-08 11:05

Någon gång är det dags för en förändring - och det kan ju gå riktigt bra!



FILM: [***https://youtu.be/qyFUKpR0TZo***](https://youtu.be/qyFUKpR0TZo)



Crocker 1939.

Klassiker

9. Grattis Chrysler Valiant!

Text Carl Legelius

Publicerad 14 februari 2009

I dag när Valentin har namnsdag hyllar vi Valiant!



Valiant betyder djärv, tapper eller modig. Det var ett bra namn *Chrysler* valde för sin första kompaktbil men särskilt djärvt var det inte, för huvudkonkurrenterna Ford och GM presenterade samtidigt sina nya kompaktbilar inför 1960. Ford Falcon var konventionell, Chevrolet Corvair blev kontroversiell och Valiant låg någonstans mittemellan med dragning åt det konventionella.

Formgivningen var annorlunda i en stil man i USA trodde var europeisk, men så såg ingen europeisk bil ut. På bakluckan hade Valiant en pressning som såg ut som en reservhjulskåpa men den kallades elakt för *toalettsitsen* och försvann 1962.

Det tekniska var intressant med torsionfjädring och nykonstruerad sexa som monterades nedvinklad - **Slant Six**. Valiant lanserades som eget märke men såldes i Sverige som Chrysler Valiant, vilket gav extra status. Från 1963 blev Valiant en Plymouth. I Sverige var Valiant under en tioårsperiod den vanligaste polisbilen, älskad av dem som satt i framsätet och förmodligen avskydd av dem som förpassades till baksätet.

Under tillverkningstiden 1960-1976 avverkade Valiant tre grundkarosser. Ersättaren hette Volare men var inte samma slitvarg som Valiant.



En Valiant av första årsmodellen. Kolla ringen på bakluckan!



*Den första generationen hade en grill
som påminde om prestandamodellen Chrysler 300C.*



Redan 1963 blev det dags för en ny kaross.



Generalagenten ANA försökte uppfostra svenska bilköpare att köra automatväxlat.



En knapp och två pedaler gällde inte efter 1964.
Chrysler återgick till rattspak 1965 i stället för de tryckknappar man haft sedan 1956.



En ny större kaross kom 1967 och hängde med till slutet. Specialmodellerna Scamp och Duster togs fram för att hålla intresset upp och Valiant gick 1976 parallellt med efterträdaren Volare.

SLUT